

Dziennik ustaw państwa

dla

królestw i krajów w Radzie państwa reprezentowanych.

Część XLVIII. — Wydana i rozesłana dnia 24. sierpnia 1904.

Treść: № 90. Traktat, zawarty między monarchią austriacko-węgierską a królestwem saskiem, dotyczący objęcia na własność państwa saskiego linii zittawsko-libereckiej spółki kolei żelaznej.

90.

Traktat z dnia 26. kwietnia 1904,

zawarty między monarchią austriacko-węgierską a królestwem saskiem, dotyczący objęcia na własność państwa saskiego linii zittawsko-libereckiej spółki kolei żelaznej.

(Zawarty w Dreźnie dnia 26. kwietnia 1904, ratyfikowany przez Jego c. i k. Apostolską Mość w Budapeszcie dnia 20. maja 1904; ratyfikacye wymieniono w Dreźnie dnia 24. czerwca 1904.)

My Franciszek Józef Pierwszy, z Bożej łaski Cesarz Austriacki,

Król Apostolski Węgierski; Król Czeski, Dalmacki, Kroacki, Slawoński, Galicyjski, Lodomeryjski i Illiryski; Arcyksiążę Austriacki; Wielki Książę Krakowski; Książę Lotaryński, Salzburski, Styryjski, Karyntyjski, Kraiński, Bukowiński, Górno- i Dolno-Śląski; Wielki Książę Siedmiogrodzki; Margrabia Morawski; uksiążęcony Hrabia na Habsburgu i Tyrolu itd. itd. itd.

wiadomo czynimy i ogłaszamy niniejszem:

Gdy Nasi pełnomocnicy i pełnomocnicy Najjaśniejszego Króla saskiego podpisali dnia 26. kwietnia 1904 w Dreźnie umowę co do objęcia na własność państwa saskiego linii zittawsko-libereckiej spółki kolei żelaznej, która brzmi jak następuje:

Jego Cesarska Mość Cesarz austriacki, Król czeski itd. i Apostolski Król węgierski

tudzież

Jego Królewska Mość Król saski

celem zawarcia układu co do tych zarządzeń, które okażą się potrzebnymi z powodu zamierzonego przez królewski saski rząd objęcia na własność państwa saskiego kolei z Zittau do Liberca, mianowali Swoimi pełnomocnikami:

Jego Cesarska Mość Cesarz austriacki, Król czeski itd. i Apostolski Król węgierski:

Swego nadzwyczajnego posła i pełnomocnionego ministra Dra Ludwika Velicsa-Lászlófalva,

a

Jego Królewska Mość Król saski:

Swego ministra stanu i skarbu Dra Konrada Wilhelma Rügera i

Swego Dyrektora ministeryalnego, tajnego radcę Dra Pawła Hermana Ritterstädla,

k którzy okazawszy sobie nawzajem swoje pełnomocnictwa i znalazłszy je w dobrej i należytej formie, omówili i zawarli z zastrzeżeniem ratyfikacji następujący układ:

Artykuł I.

Królewski saski rząd zamierza nabyć od spółki akcyjnej zittawsko-libereckiej kolei żelaznej przedsiębiorstwo kolei parowej, prowadzącej z Zittau do Liberca wraz z częścią tej kolei, leżącą na terytorium austriackim i objąć je na własność państwa saskiego. Cesarsko-królewski rząd austriacki zgadza się na to. Z tego powodu zawiera się następujący układ.

Artykuł II.

Z chwilą, z którą akt prawny, uzasadniający to nabycie prawa własności urośnie w moc prawną, traci moc obowiązującą układ co do wybudowania kolei żelaznej z Liberca do Zittau, zawarty dnia 24. kwietnia 1853 między cesarsko-królewskim austriackim a królewskim saskim rządem i zatwierdzony przez Jego cesarsko-królewską Apostolską Mość dnia 9. maja 1853 a przez Jego królewską Mość dnia 27. maja 1853, a przynależny cesarsko-królewski austriacki rząd uzna osobnem obwieszczeniem za zgłaszającą najwyższą koncesję z dnia 19. września 1857 na budowę i utrzymywanie

w ruchu części tej kolei, położonej na terytorium austriackim.

Artykuł III.

Natomiast poczynawszy od tejże chwili przyznaje cesarsko-królewski austriacki rząd królewskiemu saskiemu rządowi wyłączne prawo utrzymywania ruchu na części kolei, prowadzącej z Liberca do Zittau, a położonej na terytorium austriackim na przeciąg lat 90.

Artykuł IV.

Pod względem wykonywania prawa utrzymywania ruchu na wspomnianej wyżej przestrzeni mają mieć pełne zastosowania ustawy i rozporządzenia co do urządzenia kolei i ruchu na nich, które w królestwach i krajach w radzie państwa reprezentowanych tak obecnie już obowiązują jak i na przyszłość wydane zostaną.

Artykuł V.

Wykonywanie pełnej władzy majestatu co do linii kolejowej z Liberca do granicy saskiej zastrzega się wyłącznie Jego Cesarskiej Mości Cesarzowi austriackiemu, Królowi czeskiemu itd. i Apostolskiemu Królowi węgierskiemu.

Artykuł VI.

Niezawisłe od tego prawa majestatu tudzież prawa nadzoru cesarsko-królewskich austriackich władz nad linią kolejową w mowie będącą i nad ruchem na niej utrzymywanym, zastrzega się królewskiemu saskiemu rządowi wykonywanie zwierzchniego prawa nadzoru nad saskim zarządem kolei państwowych, który ruch utrzymuje. Policję kolejową na wspomnianej linii wykonywać będą urzędnicy saskiego zarządu kolei państwowych pod nadzorem przynależnych cesarsko-królewskich austriackich władz.

Artykuł VII.

Poddani sasey, których saski zarząd kolei państwowych ustanowi przy ruchu linii kolejowej, położonej na terytorium austriackim, nie tracą przez to poddaństwa saskiego.

Posady urzędników miejscowych — z wyjątkiem posad naczelników urzędów stacyjnych, urzędników telegraficznych i tych urzędników, którym porucza się pobór pieniędzy — należy ile możności obsadzać poddanymi państwa austriackiego

Wszyscy urzędnicy królewskiego saskiego zarządu kolei państwowych, którzy z powodu ruchu kolei ustanowieni są w miejscach położonych na austriackiem terytorjum państwowem, podlegają władzy służbowej i dyscyplinarnej swego zarządu; zresztą zaś podlegają austriackim prawom i władzom.

Artykuł VIII.

Królewski saski rząd prowadzić będzie na linii kolejowej Liberec—Zittau, dopóki obecny silny ruch nie zmniejszy się znacznie, codziennie w obu kierunkach przynajmniej pięć pociągów do przewozu osób i to mających połączenie z przyległymi liniami kolejowymi, tudzież tyle pociągów towarowych, ile będzie potrzeba dla zaspokojenia obrotu towarowego; niemniej ureguje on odpowiednio do interesu obrotu inne zarządzenia.

Artykuł IX.

Ustanawianie i zatwierdzanie taryf zastrzega się królewskiemu saskiemu rządowi także co do części linii Liberec—Zittau, położonej na terytorjum austriackiem.

Co do ustanowienia warunków przewozu transportów wojskowych, pojedynczo jadących wojskowych tudzież sług dworu i państwa, dalej środków żywności w czasie klęsk elementarnych mają natomiast na linii tylekroć wspomnianej, położonej na terytorjum austriackiem, o ile na niej nie istnieją już obecnie korzystniejsze urządzenia, mieć zastosowanie te przepisy, które obowiązują każdorazowo na cesarsko-królewsko uprzywilejowanej południowo północnej niemieckiej kolei łączącej.

Artykuł X.

Postanowienia traktatów, każdorazowo istniejących w celu ułatwienia wzajemnego obrotu kolejowego między monarchią austriacko-węgierską a państwem niemieckiem mają mieć zresztą zastosowanie także do linii kolejowej Liberec—Zittau.

Artykuł XI.

Po nabyciu prawa własności linii od Liberec do Zittau, o ile rozchodzi się o część linii austriackiej, wchodzi królewski saski rząd we wszystkie kontrakta, które zawarła zittawsko-liberzecka spółka kolejowa lub królewski saski zarząd kolei państwowych, jako utrzymujący ruch imieniem spółki, co do połączeń, ubezpieczeń, refakcji, dalej co do torów przemysłowych, placów składowych, wreszcie co do wydzierżawienia i wynajęcia gruntów, magazynów, tudzież co do ewentualnych innych dzierżaw i najmów.

Artykuł XII.

Cesarsko-królewskiemu austriackiemu rządowi zastrzega się prawo, pozwalać na wpuszczanie innych kolei tudzież na włączanie torów przemysłowych i podjazdowych do austriackiej części kolei z Liberec do Zittau i to na koszt interesowanych, tudzież w myśl ustaw, które w tej mierze obowiązują w królestwach i krajach w radzie państwa reprezentowanych, niemniej określić bliżej warunki co do włączenia i co do służby ruchu na stacji łączącej w tym razie, gdyby w tym względzie między interesantami nie osiągnięto porozumienia.

Artykuł XIII.

Postanowienia co do wykonywania policyi paszportowej i policyi obcych, co do wykonywania służby cłowej i co do uregulowania służby pocztowej i telegraficznej, które względem linii kolejowej z Liberec do Zittau obecnie obowiązują, pozostają i nadal w mocy. Zmiany stanu obecnego nastąpić mogą tylko za osobnem porozumieniem między obydwoma wysokimi rządami.

Artykuł XIV.

Po upływie okresu 90-letniego, określonego w Artykule III, gaśnie prawo utrzymywania ruchu na austriackiej części kolei z Liberec do Zittau, przysługujące królewskiemu saskiemu rządowi i z dniem tym przechodzi wspomniana część kolei wraz z wszystkimi przynależnościami — z wyjątkiem tylko środków przewozowych — bezwarunkowo i wolna od ciężarów hipotecznych na własność cesarsko-królewskiego austriackiego rządu.

Artykuł XV.

Cesarsko-królewski austriacki rząd zastrzega sobie prawo kupna własności wspomnianej tylekroć austriackiej części kolei z wszystkimi przynależnościami, jednak z wyłączeniem środków przewozowych, po poprzednim jednorocznem wypowiedzeniu każdego czasu, jednakowoż tylko z początkiem roku kalendarzowego, i to za zwrotem pierwszego kapitału budowy na nią użytego z doliczeniem części kosztów przebudowy stacji w Liberecu i rzeczywistych kosztów wyporządzenia, względnie wykonania stacji Ketten i Engelsberg.

W równej mierze zwrócić należy w tym razie kosztu tych innych rozszerzeń i uzupełnień kolei, dokonanych w porozumieniu z cesarsko-królewskim austriackim rządem, które nie należą do zwykłych robót konserwacyjnych i adaptacyjnych, i o ile one przedstawiają powiększenie wartości kolei.

Natomiast potrącić należy z ceny wykupna kwoty otrzymane z ewentualnych sprzedaży części składowych kolei i przynależności, których kosztu pokryto z kapitału zakładowego, wspomnianego w pierwszym i drugim ustępie tego artykułu.

Artykuł XVI.

W razie przejścia własności austriackiej części kolei na cesarsko-królewski austriacki skarb Państwa po myśli artykułu XIV. lub XV. zastrzega się zawarcie osobnej umowy między obydwoma wysokimi rządami co do potrzebnej wtedy zmiany ruchu na granicy austriacko-saskiej tudzież co do uregulowania połączeń.

Przytem należy wogóle mieć wzgląd na możliwe zmniejszenie kosztów przeróbek, nowych zakładów i urządzeń ruchu, które z tego powodu urosną obydwu zarządom kolejowym, zaś królewskie saskie koleje państwowe winne możliwie iść na

rękę przyległemu austriackiemu zarządowi kolejowemu; dalej należy trzymać się tej zasady, że — niezawisłe od ewentualnych innych układów co do przyszłego wykonywania służby celnej na obustronnej granicy państwowej — istniejące dotychczas obustronne graniczne urzędy cłowe w Libercu i w Zittau nie powinny doznać żadnej zmiany w swych urządzeniach i swych uprawnieniach.

Artykuł XVII.

Niniejszy traktat należy po obydwu stronach przedłożyć do Najwyższego zatwierdzenia, a wymiana wygotowanych w tym względzie dokumentów ratyfikacyjnych ma nastąpić ile możliwości jak najszybciej w Dreźnie.

W dowód czego pełnomocnicy obu stron podpisali własnoręcznie umowę niniejszą w dwóch egzemplarzach i wycisnęli na niej swoje pieczęcie

Drezno, dnia 26. kwietnia 1904.

Velies wlr.

Rüger wlr.

Ritterstädt wlr.

Przeto po zbadaniu wszystkich artykułów tego traktatu uznaliśmy go za obowiązujący i zatwierdziliśmy i ręczymy Naszem cesarskiem i królewskim słowem za Siebie i za Naszych następców, że traktatu tego w całej jego osnowie ściśle przestrzegać i nad przestrzeganiem jego pieczęć mieć będziemy.

W dowód czego traktat niniejszy podpisaliśmy własnoręcznie i kazaliśmy go opatrzyć Naszą pieczęcią.

Działo się w Budapeszcie, dnia 20. maja roku Pańskiego tysiąc dziewięćset czwartego, Naszego panowania pięćdziesiątego szóstego.



Franciszek Józef wlr.

Agenor hr. Gołuchowski wlr.

Na własny rozkaz Jego cesarskiej i królewskiej Apostolskiej Mości:

Aleksander Ritter v. Suzzara wlr.

Szef sekcyi.

Traktat powyższy ogłasza się jako obowiązujący w królestwach i krajach w Radzie państwa reprezentowanych.

We Wiedniu, dnia 17. sierpnia 1904.

Koerber wlr.

Böhm wlr.

Wittek wlr.

Call wlr.